Comisión de Hacienda

Carpetas Nos. 1686, 1989 y 2208 de 2007

Versión Taquigráfica N° 1510 de 2008

CIUDADANOS URUGUAYOS RESIDENTES EN EL EXTERIOR QUE SE PROPONGAN REGRESAR AL PAIS

ver exposición

CLIENTES DE LOS BANCOS DE MONTEVIDEO Y LA CAJA OBRERA CUYOS AHORROS HUBIEREN SIDO APLICADOS A LA ADQUISICIÓN DE PARTICIPACIONES EN CERTIFICADOS DE DEPÓSITO DEL TRADE AND COMMERCE BANK

ver exposición

INTRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 23 de abril de 2008

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Gonzalo Mujica (ad hoc).

MIEMBROS: Señores Representantes José Amorín, Alfredo Asti, Eduardo Brenta, Jorge Gandini, Carlos González Álvarez, Lourdes Ontaneda, Mary Pacheco, Philippe Sauval y Héctor Tajam.

ASISTE: Señor Representante Julio Cardozo Ferreira.

INVITADOS: Por ASCOMA, señor Raúl Zorrilla y Jorge West, Presidente.

Por ACAU, doctores Ignacio Paz, Gerente; Fernando Arrieta, Directivo y Gustavo Quartino, Secretario.

Por SUBARU, perito agrónomo Horacio Mailhos, Director.

SEÑORA SECRETARIA.- Corresponde elegir Presidente ad hoc. Ha sido propuesto el señor Diputado Gonzalo Mujica.

Se va a votar.

(Se vota)

—— Ocho en nueve: AFIRMATIVA.

SEÑOR PRESIDENTE (Mujica).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Es la hora 10 y 14)

—— Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Clientes de los Bancos de Montevideo y La Caja Obrera cuyos ahorros hubieren sido aplicados a la adquisición de participaciones en certificados de depósito del ´Trade and Commerce Bank'".

La Comisión tiene mucho gusto en recibir al señor Diputado Julio Cardozo Ferreira, que es uno de los autores del proyecto de ley, a fin de que nos informe al respecto.

SEÑOR CARDOZO FERREIRA.- Agradezco a esta Comisión la posibilidad de exponer nuestro punto de vista acerca de este proyecto que viene de la Legislatura pasada, y en el cual participaron algunos legisladores que hoy están presentes, como el señor Diputado González Álvarez. Por supuesto que otros integrantes de la Comisión, como la señora Diputada Charlone, también tuvieron participación activa. No se trata de una iniciativa de nuestra exclusiva autoría. En realidad, aprobamos un proyecto que fue votado afirmativamente por mayoría en la Cámara de Senadores, durante la Legislatura pasada. Aclaro que en la Cámara de Diputados no logró los votos.

Dicho proyecto refiere precisamente a los ahorristas de los Bancos de Montevideo y La Caja Obrera, declarando que están comprendidos, por vía interpretativa, en lo establecido en el artículo 31 de la Ley Nº 17.613. Estos ahorristas fueron perjudicados por maniobras que se realizaban dentro del Banco de Montevideo, y por la transferencia de esos recursos al exterior a través del TCB.

Es un tema conocido por todos; la prensa se ha encargado de difundirlo. Hay una Comisión integrada por los ahorristas que está trabajando en esto desde el año 2002, desde la crisis; más de mil cuatrocientas familias se han visto involucradas en esta situación. Por supuesto, nació este proyecto de ley a raíz de que la Comisión nombrada por el Banco Central para tratar los casos en forma individual entendió que solo en 22 casos se podía admitir que habían sido engañados y quedaba el resto de las personas sin ningún tipo de asistencia. Esto derivó en una queja y en la reiteración del pedido por parte de los ahorristas en el sentido de que nuevamente fueran considerados los casos, y también en una denuncia penal, en la que participó quien habla conjuntamente con el hoy Ministro de Transporte y Obras Públicas, como testigos, porque habíamos trabajado en el asunto. También derivó en el pedido de procesamiento por parte de una fiscal de los integrantes de la Comisión, que no prosperó por la vía judicial; el Juez no entendió en la causa.

De todas maneras, ya se han procesado prácticamente dieciséis personas debido a la constatación de irregularidades en el Banco de Montevideo. La Comisión, analizando el trabajo de la Comisión Investigadora del sistema financiero en la época de la crisis y algunas versiones taquigráficas de las Cámaras de Senadores y de Representantes, ha podido comprobar que ha habido casos muy llamativos y muy dolorosos que han perjudicado a los ahorristas.

Por tanto, consideramos que esta es una de las vías. Digo que es una de las vías porque no es fácil lograr mayorías para esto. También hemos buscado otras soluciones. Durante esta Legislatura nos entrevistamos con el señor Ministro Astori en dos oportunidades. Una de ellas fue en su despacho, siendo quien habla Presidente de la Cámara de Diputados. Le preguntamos qué opinaba del tema a la

fecha, después de los acontecimientos que se habían vivido, y de algunos procesamientos que hubo, inclusive de la asesora del Banco Central, doctora Ratinghiri, por sus intervenciones en temas vinculados a la postcrisis económica del país. En un primer momento nos habían dicho que el Ministro estaba de acuerdo en llegar a una solución legislativa porque había entendido que la otra alternativa no había sido buena. Pero en las entrevistas que sostuvimos con él nos expresó que insistiría en la solución administrativa, o sea, que mediante otra Comisión se pudiera estudiar caso por caso, nuevamente, para llegar a una solución. También tuvimos entrevistas con el Secretario de la Presidencia, actual canciller, doctor Gonzalo Fernández, quien entendía que debería existir una negociación entre las partes para llegar a un acuerdo dado que este caso está en la Comisión de Derechos Humanos de la OEA, se está estudiando en forma profunda y puede resultar más riesgoso para el país, inclusive puede redundar en un importe mayor en dólares de lo que se podría lograr con un acuerdo de partes. Debemos recordar que de los US$ 97:000.000 que involucraba este problema, las partes habían acordado que con US$ 40:000.000 se solucionaba, hasta US$ 100.000 por ahorrista.

Es importante recalcar que en un altísimo porcentaje se trata de pequeños ahorristas, personas de edad avanzada al año pasado el promedio era de más de sesenta años que tenían pequeños ahorros. Hemos visitado el domicilio de muchos de ellos y hemos constatado que sufren carencias importantes, ya que esos ahorros era lo que tenían para vivir. Unas cuantas personas han fallecido; por este problema doce se han suicidado y entendemos que es nuestra responsabilidad ser sensibles a esto y buscar una solución.

Hicimos un pedido de informes al Banco Central sobre la nómina de los ahorristas, de cómo se había actuado por parte de la Comisión y a qué soluciones se había llegado, y en la noche del lunes me llegó la respuesta. Allí me envían la nómina y los montos, las respuestas negativas dadas a algunos ahorristas y las respuestas positivas dadas a otros. Llama la atención que en algunos casos en que han dado una solución positiva al tema, o sea que le han devuelto los ahorros solo bastó que la persona llevara un testigo que dijera que sí, que era testigo de que esa persona había depositado en el Banco de Montevideo y no en el TCB. También llama la atención que, por ejemplo, de esas personas que presentaron testigos, dos son gerentes del Banco de Montevideo y la tercera es hermana de un gerente del mismo banco; llevaron testigos y solucionaron el problema. Esta situación ha irritado mucho a los demás ahorristas, porque fue el mismo argumento que ellos expusieron en su momento; en todo banco el gerente conoce las intenciones de sus clientes, justamente los testigos son gerentes o personal del Banco de Montevideo que atestiguan que efectivamente esa persona vino a buscar la plata pero que en ese momento no se la quisieron dar, pero que en realidad deberían habérsela dado. Entonces, la comisión falla a favor.

SEÑOR ASTI.- El señor Diputado se refiere a la comisión que actuó en aquel momento.

SEÑOR CARDOZO FERREIRA.- Exactamente, me estoy refiriendo a la comisión que actuó en aquel momento y tengo la lista aquí en la que hay solo veintidós personas.

También está la sentencia del Tribunal de lo Contencioso en que rechazan los petitorios y se da el caso, por ejemplo, de una ahorrista, la señora Ximena Caamaño que dice que del documento firmado por los peticionarios resulta la autorización del Banco de Montevideo para realizar por cuenta, orden y riesgo de los clientes la colocación en títulos, valores emitidos por las instituciones extranjeras TCB y Velox. Asimismo, de dichos estados de cuenta mensuales del Banco de Montevideo resulta la aceptación y conocimiento de parte del peticionario en cuanto a que eran titulares de colocaciones. O sea que las personas no tenían razón. Entonces la comisión no procede a extender a los peticionarios la cualidad de ahorrista del Banco de Montevideo en cumplimiento de lo previsto por el artículo 31. Se resuelve desestimar la petición formulada por la señora Ximena Camaño Orlando y las argumentaciones son muy fuertes en contra de la señora Camaño quien, por ejemplo, pidió cinco veces que se reconsiderara su caso. Yo cuento con el acta de la resolución negativa y para mi sorpresa también dispongo de la correspondiente a la resolución positiva, porque hace poco le devolvieron el dinero; parece que hay que pedir muchas veces. Ahora hay que averiguar por qué después de cinco veces entendieron que la señora tenía razón. Hay cosas que llaman la atención.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- ¿Figura el argumento?

SEÑOR CARDOZO FERREIRA.- No, pero está el informe en que dice que le devolvieron el dinero. Nosotros vamos a seguir pidiendo explicaciones al Banco Central por este tema. Le devolvieron US$ 42.200. Lo que se devolvió en total de los US$ 97:000.000 fueron US$ 2:052.000.

Este mecanismo que plantea el proyecto de ley, al que nos hemos aferrado, por lo menos permite generar nuevamente una defensa de esos ahorristas, a la vez de estudiar a fondo estos casos que, evidentemente, no han sido analizados en profundidad. Inclusive, tenemos actas que demuestran que hubo una estafa y otros elementos muy llamativos. Disponemos, por ejemplo, de documentación que se presentó en la Comisión Investigadora de los bancos y del procesamiento a varias personas vinculadas con estos casos, por parte del Juez Eguren; contamos con las declaraciones de esas personas, en las que reconocen que estaban engañando a los clientes. Además, la Diputada Charlone aportó a la Comisión Investigadora la famosa carta de José Peirano a Javier Carlevaro, en la que decía lo siguiente: "Querido Javier: el otro día estuve con José viendo una serie de cosas respecto a las necesidades del Banco de Montevideo. Se avanzó en la apertura de cuentas en forma directa de clientes del Banco de Montevideo en el TCB para bajar un poco la exposición que se tiene. El problema que hay desde el TCB es que cuando uno aplica este criterio en forma masiva los riesgos que se corren con enormes, ya que el TCB no puede captar fondos de residentes y mi preocupación pasa porque en las sucursales del Banco de Montevideo se están vendiendo en forma directa TCB y esto es parafraseando a nuestro Presidente Batlle como fumar dentro de una garrafa, ya que se puede estar vendiendo tanto a los residentes como a no residentes y me animaría a decirte que la mayoría de los clientes de las sucursales son residentes". En este documento que la Diputada Charlone aportó a la Comisión Investigadora resulta más que claro que se está reconociendo el fraude que se estaba realizando.

Nosotros hemos reclamado responsabilidades al Banco Central por este tema, porque si bien las declaraciones de quienes vinieron en su representación señalan que se actuó en forma correcta, evidentemente, las demás declaraciones y los hechos posteriores demuestran que por algún lado se les escapaba información que permitió que pudieran hacer este tipo de cosas.

Nosotros defendemos a un alto porcentaje de ahorristas en el entendido de que sus casos no han sido estudiados y de que es muy difícil para un ahorrista demostrar que no firmó una autorización que figuraba en la letra chica y que ellos no sabían adónde estaban depositando. Los ahorristas del Banco de Montevideo que sabían que depositaban en las Islas Caimán iban a la calle Arocena, en Carrasco. Los que iban a la casa central eran los otros; es más: creo que el Banco Central había recomendado al Banco de Montevideo que hiciera una escalera para diferenciar a los que entraban para una cosa de los que entraban para otra. Así que, evidentemente, la situación se conocía.

Por eso es que insistimos en este mecanismo. Hemos hecho pedidos de informes, exposiciones escritas y hemos mantenido varias conversaciones al respecto; además, ayer llamamos al Ministro para avisarle que veníamos a plantear esto porque la idea es encontrar entre todos una solución intermedia. En esta oportunidad no pudimos hablar con él, pero siempre que hemos solicitado su opinión nos ha respondido. Luego de que hace pocos meses le entregáramos el último memorándum, nos prometió una respuesta inmediata acerca de la solución que entendía que se podía alcanzar, dado que, en su momento, se habían hecho las previsiones para que el Banco central dispusiera de los US$ 97:000.000 que se necesitaban en este caso.

Tenemos mucho más material para acercar a la Comisión, si es que esta así lo dispone. La idea es la que planteamos. Estudiamos lo que en su momento dijo cada legislador; inclusive, los que estaban en contra, porque es respetable que se entienda que es injusto que a unos se les solucione el problema de esta forma y que otros queden por el camino. Pero también es respetable que nosotros hayamos investigado y demostrado que las cosas no se hicieron cuando se debía, aun cuando quienes llevaban adelante las acciones opinaban que lo que hacían estaba bien.

SEÑOR GANDINI.- Yo también soy uno de los firmantes del proyecto y entiendo que ha pasado un tiempo prudencial desde que fue presentado en la Comisión; el proyecto aún no ha sido abordado y nosotros no insistimos en ello a los efectos de que la Administración pudiera encontrar una solución y de que se fueran dilucidando otras etapas que hoy están ya muy avanzadas. Me parece que es oportuno que nos pronunciemos al respecto, que tomemos recaudos para formarnos una opinión muy fundamentada; que recibamos, por ejemplo, a representantes del Banco Central, y que avancemos en este tema, porque lo que está en el fondo de este asunto es asumir si hay responsabilidad del Estado sobre estos hechos. Si no la hubiera, obviamente el Estado no podría responder, pero el Estado está

representado en esta materia por el Banco Central, que debió haber realizado ciertos controles que los hechos demuestran que no efectuó, lo que, a nuestro juicio, permitió inducir al error a una cantidad de pequeños ahorristas que depositaron sus ahorros en una institución que ofrecía mejores intereses que las otras. Considerando la enorme diferencia que hay entre el ahorrista individual que va a una institución reconocida, repleta de mármol, de marketing y de respaldos de toda naturaleza, y el propio Banco, que dispone de toda su estructura y recomienda y pone documentos sobre la mesa, parece claro que no podemos generalizar la idea de que esos ahorristas sabían dónde estaban colocando sus recursos fuera del país y que, de ese modo, estaban incurriendo en una irregularidad o aceptando un procedimiento irregular que debió haber sido observado.

Puede ser que alguno de esos ahorristas lo supiera; puede ser, pero va a costar mucho demostrarlo. Hay un grupo de ahorristas que ha sido tratado diferente a otros por los que el Estado ha respondido, y nos parece que tenemos que regularizar esta situación. La regularización pasa por una solución transaccional en el fondo, como otras, en tanto según tengo entendido se acepta la devolución de depósitos hasta un monto que se determinó en US$ 100.000, no haciéndose responsable el Estado por cifras mayores. También es cierto que es más lo que el Estado no pagaría que lo que pagaría, pero son muchísimos más los que resultarían resarcidos que los que quedarían sin resarcir, porque la gran mayoría de los ahorristas tiene depósitos que no solo están por debajo de los US$ 100.000: la gran mayoría tiene depósitos por debajo de los US$ 40.000.

Entonces, esta situación empieza a tener otro cariz, sobre todo porque se han agotado todos los procedimientos por vía administrativa en el Uruguay y los reclamantes se han presentado ante un tribunal internacional reconocido por nuestro país y cuyos fallos son vinculantes. Ese tribunal es la Corte Interamericana de Derechos Humanos, que ya ha considerado este asunto en audiencia, ha escuchado a los reclamantes y al Estado uruguayo y ha entendido que el reclamo cumple con los requisitos como para ocuparse de él, ya que se han agotado todas las vías administrativas en el Uruguay y que hay causa suficiente como para que la Corte lo aborde.

En el mes de julio, esa institución da ingreso al tema, y las consecuencias de un fallo a ese nivel no son solo vinculantes, sino que son por el total, por los US$ 100:000.000, es decir, por los depósitos que se reclaman pero, además, por los intereses devengados en todo ese período y, eventualmente, por los daños ocasionados por el responsable al no devolver esos montos, daños entre los que se podrá reclamar, inclusive, la muerte, el suicidio, las pérdidas patrimoniales, como consecuencia de no haber podido acceder a esos dineros cuando se hicieron exigibles. Eso puede llegar a ser bastante más oneroso para el país que esta ley que equipara los derechos de estos ahorristas a otros, pero los limita y no deja de ser una fórmula transaccional que puede, inclusive, tener otros componentes transaccionales. Si hubiera dificultad de caja, podría tener, eventualmente, una dilación en el tiempo, una cuotificación en la devolución o tener otros elementos, como devolverse con otros activos, reclamables de otra manera, pero me parece que el Estado debe prever que puede llegar a ser responsable por el total, en lugar de asumir a esta altura su propia responsabilidad y encontrar una salida más conveniente.

Quiero reafirmar lo manifestado por el señor Diputado Cardozo Ferreira, sobre todo porque ha estudiado el tema desde el período pasado y porque lo ha venido siguiendo y se ha documentado. Hay elementos suficientes como para demostrar que en el trabajo de la Comisión hay situaciones a las que se aplicaron criterios diversos, beneficiando a unos, con cierta duda de si se los debió beneficiar por su grado de involucramiento con la institución y ni siquiera considerando que, reitero, se enfrentan como simples ahorristas que quizás nunca hayan tenido que enfrentar al Estado o a una Comisión con esa magnitud de solemnidad, solos ante el mundo, a decir lo que les parece que tienen que decir y creyendo, además, que les asiste la justicia y que, al final, se va a hacer justicia. Luego se demostró que la gran mayoría de los casos no fue considerado. Lo lamentable es que muchos no fueron considerados cuando presentaron idénticos argumentos que aquellos que sí lo fueron. El señor Diputado Cardozo Ferreira me mostraba algunas actas en las que hay argumentos clonados, y con esos argumentos, unos resultaron considerados y otros desestimados. Eso es lo que genera la situación que nos trae hoy. Si todos hubieran quedado afuera, si todos hubieran sido considerados, salvo excepciones, el tema estaría resuelto. La injusticia de base es la que hace que mucha gente que no especulaba con el ahorro, sino que era el respaldo del trabajo de toda su vida para el retiro, hoy esté reclamando con mucha fuerza contra el Estado que debió protegerlo. Para eso están instituciones como el Banco Central. Por lo tanto, creo que debemos continuar con el abordaje de este tema. Quizás me atrevería a sugerir el camino obvio, que es recibir en la próxima reunión o cuando se entienda pertinente a las

autoridades del Banco Central, para continuar con el tratamiento del tema como lo hacemos habitualmente, escuchando a los organismos y partes involucradas que tienen algo que decir en la materia.

SEÑOR BRENTA.- Obviamente y sin dar ninguna opinión de fondo sobre el tema, nos parece adecuado iniciar una ronda de contactos con las autoridades actuales del Banco Central y también con las anteriores. Evidentemente, aquí hay una disparidad importante en términos de acceso a la información. Hay legisladores que vienen siguiendo este tema desde hace mucho tiempo, y otros no. Nos parece que si podemos acceder a esta información a la cual se hace referencia, nos sería muy útil para, de alguna manera, tomar un contacto más cercano con el tema y poder ir formando opinión. Estos temas son de larga data y muy discutidos. Quizás algunos miembros de esta Comisión, como los señores Diputados Amorín Batlle o González Álvarez tengan un cúmulo de información muy significativo, porque son protagonistas. Nos parece bien avanzar, en principio, convocando al Banco Central. Luego iremos evaluando los pasos para, de alguna manera, reconstruir este proceso y, llegado el caso, reitero, formarnos una opinión que nos permita tomar una decisión.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- En el mismo sentido de los colegas, vamos a poner sobre la mesa este tema, dándole el tratamiento que merece para, a favor o en contra, dar fin a esta inquietud que hace tiempo tenemos.

Creo que deberíamos recibir a las autoridades del Banco Central, a los damnificados porque sabemos que hay un grupo de ellos que está organizado y me parece que también al Ministerio de Economía y Finanzas porque, a juzgar por lo manifestado por el señor Diputado Cardozo Ferreira, el señor Ministro de Economía y Finanzas ha expresado que buscaría una solución administrativa. De repente, esa solución satisfactoria sale antes y no continuamos con el largo proceso de tratamiento del proyecto en ambas Cámaras.

En el orden que sugieran los compañeros, creo que sería importante hacer estas invitaciones. Sugeriría que invitemos a las autoridades del Banco Central, a los damnificados y al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR ASTI.- Coincido totalmente con la invitación al Banco Central. Creo que deberíamos empezar por allí.

También acompaño lo manifestado por el señor Diputado Brenta en cuanto a socializar la información que tenemos y que nos adelantó recientemente el señor Diputado Cardozo Ferreira, para poder estar todos más o menos en la misma condición.

Creo que es importante la visita del Banco Central, independientemente de que después podamos seguir con el Ministerio de Economía y Finanzas y con los ahorristas involucrados o damnificados para ver, inclusive, en la hipótesis de acompañar un proyecto de ley, qué impacto tendría desde el punto de vista de la erogación del Tesoro Nacional, porque está bien que este proyecto lo que hace es interpretar una ley que ya existía pero, obviamente, el Fondo de Recuperación del Banco de Montevideo no da como para cubrir estos montos. Entonces, creo que necesitaríamos ver si en este sentido no estamos buscando una fórmula que después pueda estar por nuestras propias responsabilidades como legisladores y en aplicación de los artículos de la Constitución que tienen que ver con el gasto público incrementando gastos sin la debida iniciativa del Poder Ejecutivo. Por más que sé que estamos interpretando una norma que ya existía, creo que es importante que desde el Banco Central se nos especifique lo que puede significar rever esto, ya sea por la vía legal o, inclusive, si hay habilitación para una vía administrativa, como manifestaba el señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Diputado Cardozo Ferreira por el informe brindado y trataremos el tema, comenzando por la invitación a las autoridades del Banco Central.

(Se retira de Sala el señor Diputado Cardozo Ferreira)

(Ingresa a Sala una delegación de autoridades de ASCOMA y ACAU)

—— La Comisión tiene el gusto de recibir al señor Raúl Zorrilla, al perito agrónomo Horacio Mailhos, Director de Subaru, al señor Jorge West, Presidente de ASCOMA, al doctor Ignacio Paz, Gerente de ACAU, al doctor Fernando Arrieta, Directivo de ACAU y al señor Gustavo Quartino, Secretario de ACAU.

Dichas autoridades se referirán al punto que figura en sexto término del orden del día: "Introducción y comercialización de vehículos automotores. Reducción de la tasa del Impuesto Específico Interno".

SEÑOR ZORRILLA.- Fui el promotor de este proyecto en un período en el que pasé por la Cámara. Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión por habernos recibido, porque sé que tiene mucho trabajo. Ha sido una distinción que lo haya hecho para considerar este proyecto, que creemos es justo, porque estamos pidiendo la reducción del IMESI en un 50%. Tenemos algunos argumentos para realizar este planteamiento.

Si bien en un comienzo el Gobierno se vería afectado por una reducción de este impuesto, tendría una cantidad de beneficios secundarios que sería importante destacar. Uno de ellos es que el sector, que está un poco deprimido, se reactivaría y al hacerlo habría una mayor venta de combustibles y aceites, por los que el Gobierno recauda mucho impuesto y rápidamente. También habría mayor venta de repuestos y mayor mano de obra en los talleres, gestorías, escribanías, despachantes de Aduana, así como mayor recaudación por concepto de BPS, patente y seguros. Sería una reactivación importante para el sector y a la larga el Gobierno recaudaría rápidamente ese impuesto que se perdería.

El tema de la rotación del parque automotor preocupa en general por los accidentes de tránsito que existen. Entendemos que el parque automotor está vetusto y con las ventas actuales de unos quince mil autos ahora ha mejorado un poquito demoraríamos cincuenta años en renovar los quinientos mil o seiscientos mil autos que tenemos. Como el precio del auto es tan caro, la venta de los ciclomotores y vehículos secundarios se ha incrementado en gran forma, ayudando a que los accidentes se hayan convertido en la preocupación de todos hoy en día.

Por último, socialmente entendemos que es un asunto importante, porque la baja de los vehículos nuevos ayudaría a la baja de los usados y la gente estaría más cerca de comprar uno, por lo que se colaboraría con las clases más deprimidas. No solo podrían tener un vehículo para trabajar sino también para usarlo con la familia los fines de semana.

Pienso que el Gobierno podría estudiar este proyecto como una forma de generar mayor trabajo. Les pido que sea estudiado a fondo para ver si lo podemos llevar adelante.

SEÑOR QUARTINO.- Muchos ya nos conocen, pero para hacer una presentación formal, voy a decir que la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay nuclea a dieciocho empresas representantes de marcas y en su conjunto tienen actividad treinta y dos marcas automotrices en Uruguay. Es decir que el porcentaje de participación en el mercado de todos los vehículos que se comercializan en el país es superior al 80%.

Con respecto al proyecto de ley que se está analizando, relativo a la carga impositiva, nuestra Asociación lo ha tratado, analizado y argumentado en muchas oportunidades. Los principales conceptos que queremos volcar para su análisis son que el mercado automotor del Uruguay recibe la carga impositiva más alta de América. El consumidor que adquiere un producto automotor, ya sea un automóvil, un utilitario o un vehículo más grande, como un camión o un ómnibus, tributa en su conjunto hasta cuatro veces más que algunos países del MERCOSUR. En algunos productos, sobre todo en los que se utilizan como herramientas de trabajo, como puede ser un vehículo para el traslado de pasajeros un "minibus" o un "microbus" con motor diesel, tributan encima del 100%. Quiere decir que cuando una persona adquiere una herramienta de trabajo, por ejemplo, para trasladar escolares, debe abonar un vehículo a quien lo fabrica y otro al Estado. Desde nuestro punto de vista, esto debería ser analizado.

Nosotros somos conscientes de que es muy difícil hablar de reducción de carga impositiva en momentos en que hay requerimientos desde una cantidad de frentes. Lo que planteamos es que se racionalice la carga impositiva, que se analice, que se desmenuce, que se creen categorías, de manera que aquellos vehículos que están totalmente por fuera de lo que se da en el área, en la región e, inclusive, en toda América, tengan una carga tributaria razonable, de acuerdo con la utilización que se le va a dar.

Sin lugar a dudas, como se ha dicho, desde el Estado se puede pensar que disminuir la carga impositiva significaría una baja en la recaudación, y ese dinero se necesita. Nosotros estamos convencidos de que no es así; estamos convencidos de que una racionalización de la carga impositiva de los productos produciría,

como fue apuntado recién, una mayor actividad del sector, y el propio sector generaría una compensación para esa recaudación que supuestamente podría llegar a reducirse.

Los ejemplos son pocos, porque no ha habido reducción de carga impositiva por lo menos en los últimos veinte años, salvo en un caso específico.

En el año 2003, cuando se estaba saliendo de la crisis que sufrió la región y nuestro país y en la que el sector automotor estuvo tremendamente castigado, se hizo una experiencia puntual. En el sector pasamos rápidamente de un pico histórico en el año 1998, en el que se vendieron cerca de treinta y dos mil unidades, a una venta, en el año 2003, de menos de tres mil vehículos. Se produjo una reducción de más del 90% del mercado automotor. Para cualquier empresa es muy difícil superar una crisis que hace que su mercado caiga más del 90%. Sin embargo, se logró superar. Como decía, en ese momento se hizo una experiencia puntual, acotada en el tiempo y acotada en los productos. Se hizo una reducción de la tasa de la alícuota del IMESI en un 50% por noventa días y a determinados productos: vehículos con motor a gasolina de menos de 1.600 centímetros cúbicos. Fue una reducción muy acotada, pero es la experiencia que tenemos. En esos noventa días la comercialización de esos productos aumentó un 364%. Alguien podrá decirme que como se sabía que esto era por un período acotado se adelantaron ventas que, de pronto, se hubieran hecho equis meses después. Pero el incremento fue de 364%; aunque se lograra la mitad o el 30% de ese porcentaje en forma sostenida, seguramente generaría mucha más actividad para el sector y, como es obvio, para mucha más gente.

Las empresas que importamos productos tributamos por todo concepto impuestos, tasas, etcétera más de US$ 100:000.000 por año; es una cifra muy importante. Si aumentara un 10%, eso se podría emplear en muchísimas cosas.

El sector automotor, que nosotros representamos, emplea a más de cinco mil personas. De manera que hay cinco mil familias ligadas a esta actividad.

Por lo tanto, nos parece muy importante analizar y racionalizar la carga impositiva.

Como dije recién, en el año 2003 el sector automotor de nuestro país llegó al punto más bajo. Es obvio que desde el año 2003 en adelante el mercado ha mejorado, pero partimos de un punto tan bajo, que si bien todos los años decimos que superamos en un 50% las ventas del año anterior sin duda, si partimos de tres mil unidades y pasamos a seis mil, el incremento es de un 100%, hoy, a cuatro años de la crisis, en un área que está creciendo a tasas por encima del 35%, en un país en que todos los indicadores macroeconómicos han mejorado sensiblemente, el sector automotor sigue estando por debajo del promedio de venta de los últimos veinticinco años. De manera que es un sector que todavía no ha podido superar la crisis. A veces los porcentajes son engañosos; uno puede decir que hubo un incremento del 20%, del 30% o del 50% y parecería que hay un esplendor en el sector, pero no es así. Recién estamos cerca de poder alcanzar el promedio histórico de ventas de los últimos veinticinco años; estamos por debajo de ese promedio. Ni qué hablar que no está por encima de una media razonable para la población y para la actividad que tiene el país. Países con tres millones de habitantes, como el nuestro no me refiero a países del primer mundo, comercializan más de setenta mil vehículos por año.

Simplemente aportamos estos datos para que el tema sea analizado. Obviamente, todos los otros elementos que fueron volcados con respecto a que un sector que se renueva es un sector que se moderniza, que tiene más confort, que contamina menos, que genera menos accidentes, todo eso va de suyo; es evidente.

SEÑOR WEST.- Soy el Presidente de ASCOMA. Creo que todos saben que ASCOMA es la Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores y nuclea prácticamente al 95% o 98% de todos los concesionarios de marcas.

En este momento no tenemos mucho más que agregar a lo manifestado por el señor Quartino. Compartimos en un cien por ciento todo lo él ha expresado. Nos parece muy necesario que la carga impositiva, fundamentalmente en lo que respecta al IMESI motivo por el cual hoy estamos presentes, sea objeto de un estudio por parte de quien corresponda.

Ya hemos manifestado que Uruguay soporta en materia de automóviles una carga impositiva feroz y a medida que va pasando el tiempo los impuestos siguen creciendo. Creemos que es muy importante hablar de

una readecuación, de una ubicación del impuesto. El señor Quartino puso ejemplos muy válidos que yo no voy a repetir, pero que realmente impactan. Entendemos que sería muy necesario estudiar esto y buscarle algún tipo de alternativa. No tenemos duda de que todo lo que signifique una readecuación o una reducción en materia impositiva va a dinamizar el sector, lo va a atacar en distintos puntos, lo va a mejorar, va a generar cantidad de actividades adicionales a todo lo que implica una venta. En la medida en que las ventas aumenten, también irá aumentando todo lo que viene detrás: seguros, mano de obra, talleres, accesorios, cubiertas, etcétera.

Reitero que nos parece muy necesario que se estudie esta carga impositiva. Últimamente nosotros hemos enfrentado unos ajustes que en algunos casos consideramos desmedidos; independientemente de la política que el Gobierno aplicó para los vehículos diesel, hemos enfrentado ajustes en los vehículos nafteros. Desde ASCOMA hemos planteado, así como también lo hizo ACAU, que la alternativa no debería ser castigar a una determinada cantidad de vehículos, a un determinado tipo de vehículos, sino buscar adecuar esa carga a otra clase de vehículos.

El único ejemplo que tenemos es el de 2003; si bien es cierto que se dio en un contexto completamente distinto, en un mercado que se estaba cayendo a pedazos y que prácticamente no existía, es lo único que podemos poner sobre la mesa. Estamos convencidos de que si hay una readecuación, una reducción o algún tipo de estudio en esta materia, se va a reflejar en forma inmediata.

La región ha levantado enormemente sus ventas. En 1998, tuvimos el récord de ventas, al igual que Argentina, cuyas ventas cayeron dramáticamente en 2000 y 2001 de más de 400.000 unidades a 90.000; algo parecido a nuestra caída de 38.000 a 3.000 o 4.000. Argentina, ya en 2006, superó las 500.000 unidades y entre el año pasado y este va camino a cifras históricas. Lo mismo pasa en Brasil y en otros países con mercados más chicos.

Entonces, independientemente de las situaciones puntuales de cada país, en un país donde los indicadores económicos señalan que la cosa está mejorando, nuestro sector no lo ha visto reflejado.

El señor Quartino decía algo que es cierto: de 3.000 o 4.000 unidades pasamos a 8.000 o 9.000, pero estamos muy lejos del promedio histórico de 25.000 o 27.000, y los tres primeros meses de 2008 nos marcan que vamos a estar en cifras muy similares a las de 2007. Por tanto, nos parece muy necesario que esto se pueda estudiar, que se pueda readecuar, que se pueda discutir.

Sin ninguna duda, ASCOMA y sé que ACAU también está a las órdenes para trabajar con ustedes y brindar la información que sea necesaria.

Muchísimas gracias por habernos recibido.

SEÑOR ARRIETA.- Soy directivo de ACAU y, simplemente, quiero hacer una breve reflexión.

Sin temor a equivocarme, puedo decir que Uruguay tiene los autos más caros del mundo a la venta. Si cualquiera cruza a Argentina o a Brasil, podrá comprobar que un auto que en nuestro mercado está en US$ 40.000, fácilmente cuesta US$ 30.000 o menos. Eso pasa en todas partes del mundo. Nosotros viajamos continuamente por temas de las empresas y nadie puede creer esto; es muy difícil de explicar por qué en Uruguay los autos son tan caros.

Evidentemente, el IMESI es el factor que está impidiendo que la base social que puede acceder a un auto cero kilómetro en Uruguay sea mayor. En los últimos años, las ventas, que han ido repuntando, están en el entorno de entre 15.000 y 20.000 autos nuevos. Muy poca gente tiene acceso a un auto cero kilómetro, pero creo que el efecto, no tanto económico sino político y creo que este es el recinto adecuado para hacer este planteo, que podría tener una rebaja del IMESI, es permitir la democratización del acceso al vehículo, no ya del cero kilómetro. Está comprobado que por cada auto cero kilómetro que se vende se venden entre dos y tres autos usados. Una baja general del precio del cero kilómetro haría bajar proporcionalmente el precio de venta de los autos usados, y haría que mucha más gente tuviera acceso a un vehículo.

En Uruguay, el vehículo siempre fue visto, por un tema cultural, como un artículo suntuario, para determinada gente. Creo que eso es un error; cuanta más gente pueda acceder a un vehículo mejor porque

redunda en confort para la población; es calidad de vida. Esto debería ser considerado, porque el Estado no perdería recaudación con la baja del IMESI. Está probado por casos empíricamente comprobados que el aumento de ventas que esto aparejó no repercutió negativamente en el Fisco. Aumentarían los seguros y la actividad en los talleres mecánicos y, en definitiva, aumentaría sustancialmente la base de acceso de la población a un auto, sea cero kilómetro o usado. Creo que ese factor de tipo social debería ser valorado justamente en este ámbito.

SEÑOR QUARTINO.- Coincido con que la necesidad de transporte de la población, del ciudadano común, es evidente. Si no, no se venderían 100.000 motos por año, como se venden actualmente en Uruguay. La explosiva comercialización de motos es un reflejo de la imposibilidad de acceder a un medio de transporte un poco más seguro, un poco más confortable, con mejores condiciones. Ese es un elemento que hay que analizar, porque si hay algo que genera mayor inseguridad, mayores accidentes, es la moto.

Por otra parte, el señor West se refirió a los vehículos diesel. Es evidente que el Estado ha tomado la estrategia de tratar de disminuir la comercialización de unidades con motorización a gasoil, y ha intentado hacerlo aumentando proporcionalmente mucho más la alícuota del IMESI para los vehículos diesel que para los vehículos gasolina.

En estos momentos, con respecto a uno o dos años atrás, en Uruguay se están vendiendo menos de cien automóviles diesel por mes. Si a ese número de automóviles le quitamos aquellas unidades que ingresan con determinadas exenciones como, por ejemplo, los taxis, los vehículos diplomáticos y otros que tienen determinados permisos para no tributar IMESI o IVA, quedan menos de veinte o treinta vehículos diesel que realmente ingresan al mercado. Actualmente, en Uruguay, el mercado de diesel circulante está por encima de 195.000 unidades. ¿Se imaginan? A veinte por mes, podemos estar más de un siglo para cambiar la matriz energética.

Entonces, nosotros estamos convencidos de que si estratégicamente es necesario que aumenten las ventas de motores a gasolina, ello no se va a lograr subiendo los impuestos a los diesel, sino racionalizando la carga impositiva de los nafta, para que la gente más rápidamente se pase de diesel a nafta. Ese es otro elemento que también redundaría en beneficios para el Estado; o sea, una modificación de algo, por círculos concéntricos, genera otra cantidad de beneficios importantes.

SEÑOR ASTI.- Escuchaba tanto a los representantes de ASCOMA como de ACAU hablando de la necesidad de racionalizar la imposición sobre los automores, fundamentalmente, del IMESI que, como su nombre lo indica Impuesto Específico Interno, específicamente trata de elaborar estrategias de interés general a través de la tributación.

Es costumbre de esta Comisión no iniciar polémicas sino escuchar a quienes nos visitan, pero quería rescatar lo expresado por los invitados con respecto a estudiar la racionalidad del tributo, algo completamente distinto a lo que dice el texto del proyecto, que habla de una reducción sin racionalidad del 50% y en forma permanente.

Repito que no intento polemizar con los visitantes ni con quien hace la propuesta, porque si bien este es el ámbito para hacerlo, no es el momento. Simplemente, quiero destacar la diferencia entre buscar una racionalización de la tributación y reducirla en un 50% en todas sus categorías y en forma permanente. Podemos hablar de racionalidad, podemos buscar aquí el interés general más amplio. El tema de si tenemos que incentivar el uso del transporte privado, de las motos, de los vehículos, es complejo y es necesario analizarlo en profundidad, teniendo en cuenta el interés general de la sociedad hacia el futuro, lo que no me parece que se logre con un proyecto que establece que se reduzca en un 50% la tributación del IMESI, sin ninguna diferenciación y prácticamente de por vida.

(Diálogos)

(Murmullos)

SEÑOR TAJAM.- No se trata de que estemos discutiendo; creo que estamos intercambiando opiniones lo que servirá para el análisis posterior que llevaremos adelante.

Uno de los aspectos más señalados ha sido el de racionalizar y el proyecto es lo que menos atiende. Se trata de una generalización para cualquier tipo de combustible y para cualquier vehículo, independientemente de su uso, aun cuando nuestros invitados han hecho mención a la racionalización en función del uso que se le dé al vehículo.

Hay otro tipo de racionalización que, sin duda, también analizaremos cuando realicemos otro tipo de discusión. Cuando hablamos de importación, nos referimos a uso de divisas, y nosotros tenemos que cuidar mucho las divisas que entran en este país. Si bien hoy tenemos un acelerado crecimiento de las exportaciones, también lo tenemos, y más acelerado, por el lado de las importaciones. En la actualidad tenemos un delicado equilibrio en el mercado interno, el cual la mitad es de consumo importado. Si avanzamos por ese camino, el país tiene que cubrir esas divisas continuamente y en forma sistemática.

Es decir que se trata de un elemento importante que tendremos en cuenta a la hora de decidir. Estamos incluyendo elementos en la discusión, no tratando de generar una polémica con nuestros invitados. Simplemente, agregamos factores que no se habían tomado en cuenta.

SEÑOR GANDINI.- El proyecto que tenemos a consideración y acerca del que han expuesto los invitados aborda uno de los aspectos que aquí se ha remarcado: si hay menor carga impositiva, habrá mayor venta, y en general eso repercute positivamente. Esta es la línea argumental que aquí se ha expresado.

Al final de las intervenciones se ha introducido otro elemento muy interesante: la política tributaria puede servir también para direccionar un tipo de consumo, estimulando unos y desestimulando otros, tanto en este como en otros aspectos. Por ahí aparece el tema del gasoil pues, aparentemente, es una decisión del Gobierno desestimular su consumo a tal punto que tenemos a la industria nacional produciendo con combustible al precio de la nafta super. Se ha tomado la decisión de equiparar las naftas con el gasoil para desestimular su consumo, no solo en aquel combustible que se destina a los tanques de los automóviles que se utilizan para objetivos recreativos, sino también para aquel que tiene como fin la actividad del Uruguay productivo.

A mí me interesa este tema desde ese punto de vista porque es oportuno. Yo he leído en alguna prensa dedicada a algunos sectores, precisamente al del transporte, que en estos días el Presidente de la República ha comprometido la generación de un sistema para la rebaja del combustible al sector de los taxis. Así como el sector del transporte colectivo de pasajeros tiene un fideicomiso, lo tendría aparentemente el sector del taxi a través de un fideicomiso a la nafta para que los vehículos de esta naturaleza cambien sus motores, pasándolos a la nafta. Esto se haría a través de un mecanismo que compensaría el mayor costo que tendría circular con nafta a los efectos de estimular el cambio. Esto lo discutiremos en su momento.

También leí en esa prensa que si bien no se ha adoptado la decisión acerca de cómo se financiaría ese fideicomiso inclusive, se pagaría algo así como $ 7.200 por mes a cada taxi en tanto no se produjera la transformación de las unidades, lo cual lleva un tiempo, ello se haría al costo de aumentar el precio de las naftas utilizando un mecanismo similar al que se empleó con el gasoil.

Esto responde a una decisión de política tributaria para estimular un consumo y desestimular otro. En ese mismo sentido entra eso. En cuanto al IMESI, con respecto al estímulo que es lo último que se manejaba aquí de la transformación del parque de vehículos a gasoil en un parque de vehículos a nafta, podemos decir que podría estar inscripto en una política de ahorro de determinadas divisas a mediano plazo. Digo esto porque Uruguay tiene que importar más petróleo para producir más gasoil y, a su vez, vender muy barato los excedentes de las naftas; aun desde el punto de vista de las divisas puede ser muy interesante.

El proyecto tiene la virtud de detonar un debate sobre un sector de la economía nacional que moviliza al comercio y a la industria y que está gravado fuertemente. No se debería considerar exclusivamente como un sector que aporta impuestos a las arcas del Estado, ni mucho menos seguir pensando, como lo hacíamos hace 20 años, que quien tiene un automóvil disfruta de un bien suntuario. Hoy se ha transformado en una herramienta de trabajo para la enorme mayoría de los propietarios de automóviles. El segundo automóvil en

una familia, es el segundo porque trabajan los dos cónyuges. Responde a una necesidad de la familia; no es un artículo suntuario. Estas son nuevas pautas de consumo en un mundo diferente.

Estos aspectos tienen que intervenir en la consideración del asunto. Hoy en día no es lo mismo comprar un televisor plasma que un automóvil; este es parte del gasto necesario de una familia para poder trabajar y generar riqueza. En ese sentido debe estar considerado. A su vez, el IMESI me parece interesantísimo como uno de los elementos estimuladores de la modificación de nuestro parque automotriz en una política energética en general y también en una política de divisas a la luz también de un dólar que cuesta $ 20, lo cual también ha modificado mucho nuestra ecuación exportaciones-importaciones.

Quería anotar este elemento. Este es un tema que tenemos que abordar en la Comisión, fundamentalmente, a la luz de la próxima Rendición de Cuentas, ya que el Ministro estará acudiendo a la Comisión, oportunidad en la que hablaremos de temas que no son necesaria y puntualmente presupuestales sino que refieren a ingresos y, por lo tanto, a impuestos.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Comparto el espíritu de este proyecto de ley. Los tiempos han cambiado y los automóviles deberían ser considerados como un artículo de bienestar más que suntuario. En este aspecto, debemos cambiar la mentalidad. Además, notamos en forma permanente que quien se va a vivir al exterior lo primero que dice en sus cartas es que compró un automóvil, o tal otro artículo, y eso ya demuestra que se vive mejor. Esto es algo que aumentaría el confort de la gente, que viviría mejor; además, no habría comparaciones, lo cual sería importante.

De pronto quienes nos visitan después nos pueden acercar información acerca de la fórmula paramétrica, representativa del precio de venta de dos o tres automóviles. Es importante para nosotros saber cómo está compuesta esa fórmula.

Además, he notado que el impuesto es el mismo pero que el precio de los automóviles ha subido muchísimo. Los que valían US$ 20.000 ahora cuestan US$ 25.000 o US$ 26.000. Entonces, no sé bien quién tiene que hacer el esfuerzo: si el Estado, en bajar sus impuestos, o algún otro que, en el medio, hizo subir el precio de los automóviles. Lógicamente, si hay una suba de origen y el impuesto se calcula sobre ese precio, ello tiene repercusión. No sé si el problema está en el IMESI que cobra el Estado o si está en otro lugar. Habrá que estudiarlo.

Creo que habría que bajar la tributación para ver si se logra dinamizar más al sector. No sé si de veinte mil unidades pasaremos a cuarenta mil porque indudablemente la rebaja del 50% el Estado la equipararía, pero si de veinte mil unidades pasamos a treinta mil, el Estado haría un gran esfuerzo desde sus propias arcas.

Indudablemente, esto trae aparejado otros problemas porque vamos a gastar más combustible con un petróleo a US$ 120 o US$ 130; no tendríamos que permitir que los autos se vendieran en Montevideo porque, ¿dónde los metemos? No hay avenidas, no hay donde estacionar, no hay nada; si ponemos más autos a circular en Montevideo, explota. Indudablemente, los autos nuevos van a ir a empadronarse todos a Colonia; eso está bien; estoy de acuerdo.

(Interrupciones)

—— Creo que en Uruguay debe existir libertad para empadronar donde a uno se le antoje porque vive, porque trabaja o porque le cobran más barato. Yo soy localista, compro en mi departamento, pero si me cobran el doble un producto, lo compro en la ciudad del departamento vecino. Y con los autos y las matrículas pasa lo mismo.

El problema central es la circulación. Hace tiempo estudié este tema; los autos que salen de circulación son el 10% de los nuevos que entran tal vez la cifra haya cambiado; no lo sé; entonces, si metemos veinte mil autos nuevos, dejan de circular dos mil. Tenemos graves problemas de calles, de carreteras, de estacionamiento, de circulación. Entonces, no se trata de incorporar más autos para que luego tengamos otro problema que es costosísimo para el país.

Me inclino a favor de la inquietud que ustedes nos han traído en el sentido de que habría que racionalizar la parte tributaria: a lo mejor para algún tipo de auto más, para otros menos; alguien dijo de privilegiar los autos

de la región y los que vengan de otros países no. En fin, creo que debemos estudiarlo.

Nos gustaría que nos hicieran llegar información sobre los números porque después de esto vamos a seguir conversando con los Ministerios que tienen que ver con el tema. Nos gustaría contar con algunos insumos porque si viene el Ministro de Economía y Finanzas o el de Industria, Energía y Minería van a tener datos que nosotros no tenemos. Sé que la cifra de los autos que se están vendiendo ahora anda por los dieciocho mil o veinte mil autos, por supuesto, muy por debajo del pico al que se habían llegado, pero por encima del pico dado en el momento de la crisis.

Quisiéramos saber por qué ha subido tanto el precio de los autos; además, sería bueno que nos hicieran llegar cualquier otro tipo de información que consideraran del caso porque para analizar este tema precisamos datos como, por ejemplo, cuánto se recauda de impuestos, etcétera.

SEÑOR QUARTINO.- Nosotros dimos por bienvenido el proyecto de ley que habla en forma genérica de una reducción del IMESI de un 50% porque entendemos que si las condiciones tributarias de hoy permiten un determinado crecimiento del parque, un desarrollo y una modernización, con un 50%, de por sí, habría mucho mejores condiciones. Agregamos el tema de racionalización porque obviamente sabemos que es potestad del Poder Ejecutivo y, por tanto, puede hacer suyo este proyecto con determinadas modificaciones, racionalizando o haciéndole otros aportes que no sean exclusivamente una reducción del 50%.

Respondiendo al tema de la suba de los productos diré que estos han tenido una suba importante en origen, sobre todo, los que vienen del área del MERCOSUR. Aproximadamente el 80% de los productos que se comercializan en el Uruguay son fabricados en el MERCOSUR. Es evidente que la revalorización del real en Brasil ha generado que en términos de dólares haya una suba, una inflación de los precios en dólares. Descarto que sea un tema de aumento de márgenes de quienes comercializamos; por el contrario, hemos venido adaptando nuestros márgenes para tratar de mantener un nivel de comercialización a pesar de que en algunos productos ha habido hasta diez subas de precios en los últimos doce meses.

Respecto al tema de divisas, Uruguay está intentando por todos los medios generar intercambios compensados con la región. La actividad industrial automotriz en Uruguay es muy poca porque, entre otras cosas, tiene un mercado interno muy reducido en el cual volcar sus productos. Eso también hay que pensarlo. Es evidente que el tema de divisas importa, pero el desarrollo de una industria automotriz pujante va, por supuesto, por lograr mercados en el exterior, pero también por tener un mercado interno al cual volcar sus productos. Si esos productos, cuando se venden al mercado interno, tienen impuestos muy elevados, se termina generando un techo de aquellos que pueden acceder a ellos.

Básicamente quería apuntar a estos cuatro elementos. Con mucho gusto les podemos hacer llegar un desarrollo de costos de todos los tributos de cada tipo de producto.

SEÑOR AMORIN BATLLE.- Voy a ser muy breve porque el señor Quartino aclaró algunos de los puntos sobre los cuales quería preguntar. Me da la impresión de que la visita está de acuerdo con este proyecto de ley en el sentido de la rebaja del 50% del IMESI en general. Eso ha quedado claro.

También ha quedado claro que se están planteando algunas posibilidades de hacerlo selectivo y los argumentos son de peso. Cuando se dice que se quiere desestimular el consumo del gasoil es bien claro que con una rebaja del IMESI a la nafta también se logra ese cometido, no solo con una suba del IMESI al gasoil; me parece que eso es clarísimo. Todos tenemos la certeza de que tocando el IMESI, un poco más, un poco menos, vamos a cambiar el mercado; sin ninguna duda.

La preocupación de las divisas es racional; está claro que con el dólar a $ 19 la tendencia es a que se importe más y se exporte menos. Eso es clarísimo. Está claro que en el Uruguay el aumento en dólares del precio de los autos y de todo lo demás se debe a eso. Básicamente se debe a eso.

SEÑOR ASTI.- En el Uruguay no, en el mundo.

SEÑOR AMORIN BATLLE.- En el Uruguay, concretamente, se debe a eso; es claro.

Perdón: si el dólar hace un tiempo costaba $ 25 y ahora cuesta $ 19, así como han subido los salarios en dólares, suben todas las cosas en dólares. Es clarísimo.

Lo que voy a decir ahora es en favor de la bancada de Gobierno. Está claro que este impuesto merece un comentario del Poder Ejecutivo. Un proyecto de ley que rebaja impuestos merece que el Poder Ejecutivo diga si está de acuerdo o no. Por tanto, previo a todo tenemos que tener algún contacto con el Poder Ejecutivo.

Me parece que es un proyecto interesante, bueno para trabajar; creo que hay muchas cosas para hacer, estamos dispuestos a hacerlas y le pediríamos al Presidente que tuviera contacto con el Poder Ejecutivo para ver si está de acuerdo con empezar a trabajar en este tema. Nosotros no tenemos la potestad como para bajar impuestos. Si el Poder Ejecutivo dice que está de acuerdo, trabajemos en este tema. Me parece que hay muchas cosas para hacer y estudiar y le vamos a poner todo el empeño que sea necesario.

SEÑOR ZORRILLA.- Lo único que quiero decir es que esta es una idea primaria que podría tener alguna modificación o un enfoque distinto si apuntamos a que el impuesto baje de acuerdo con la cilindrada del vehículo. Por ejemplo, un auto de 1.000 centímetros cúbicos podría pagar menos impuestos que uno de 3.000 centímetros cúbicos; quien quiera gastar más nafta y andar en un auto más lujoso podría pagar más impuestos que quien quiera circular en un auto de 1.000 centímetros cúbicos. Creo que es una adecuación que se le puede hacer al proyecto; es algo a tener en cuenta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos vuestra presencia en la Comisión.

(Se retiran de Sala el señor Zorrilla y las autoridades de ASCOMA y ACAU)

—— En cuanto al último proyecto acerca del que conversamos podríamos hacer una consulta a los Ministerios de Industria, Energía y Minería y de Economía y Finanzas; a esos efectos les remitiríamos la versión taquigráfica y el proyecto.

(Diálogos)

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- El Ministerio de Economía y Finanzas tiene que decir si está de acuerdo con que se trabaje sobre este tema.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- En definitiva, enviaremos la versión taquigráfica y el proyecto en consulta a los Ministerios mencionados.

Pasamos a considerar ahora el proyecto relativo a uruguayos residentes en el exterior.

SEÑOR BRENTA.- Recordarán que recibimos a representantes de una gremial que nos plantearon la necesidad de establecer algunas limitantes al proyecto que exceptúa la prohibición de importación a aquellos ciudadanos uruguayos residentes en el exterior que se propongan regresar al país y quieran traer sus bienes. Se hacía referencia a un Decreto de 1993 que tiene dos literales en los que se establecen limitaciones a la hora de acreditar el valor en origen y también un tope de US$ 250.000 para los bienes que puedan ser introducidos al país. La respuesta que envió el Ministerio de Industria, Energía y Minería dirigida al Presidente de la Comisión efectivamente sugiere que tal como lo solicitaban los invitados que concurrieron en aquel momento a la Comisión se incorporen los literales A) y B) del artículo 1º de este Decreto, que establecen dos limitaciones.

Creo que todos hemos recibido inquietudes relativas a gente que estaría en esta situación y que, de alguna manera, estaría esperando la aprobación del proyecto. Por lo tanto, propongo que aprobemos el proyecto tal como viene, incorporando en el primer inciso los literales A) y B) del artículo 1º del Decreto 582/993

(Diálogos)

—— Nosotros no pretendemos que se apruebe algo que no está claro; el problema es que ya tuvimos una sesión sobre este tema.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Yo no tengo inconveniente en analizarlo si nos dan por lo menos un par de horas para poder hacerlo.

SEÑOR BRENTA.- Por supuesto, y si luego de realizadas las consultas hay acuerdo podemos hacer una votación ficta.

SEÑOR GANDINI.- ¿Qué texto estaríamos aprobando?

SEÑOR BRENTA.- Aprobaríamos el artículo único con la incorporación de los literales A) y B) del artículo 1º del Decreto 582/993, cuyo texto todos tenemos en nuestras carpetas. Aclaro que este Decreto fue firmado por el doctor Luis Alberto Lacalle Herrera, por el señor Ignacio De Posadas Montero, por el señor Raúl Iturria y por el doctor Sergio Abreu.

(Diálogos)

—— Había una prevención porque esto no estaba acotado.

(Diálogos)

—— El señor Diputado Amorín Batlle solicita un plazo de dos o tres horas y nosotros estamos de acuerdo con conceder el tiempo que necesiten.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo único del proyecto quedaría redactado de la siguiente forma: "Exceptúase de la prohibición de importación dispuesta en la Ley Nº 17.887, de 19 de agosto de 2005, a aquellos ciudadanos uruguayos residentes en el exterior que se propongan regresar al país y soliciten la importación de los bienes enumerados en la ley citada, cumpliendo con los requisitos previstos en el artículo 6º del Decreto 290/990, de 26 de junio de 1990, y literales A) y B) del artículo 1º del Decreto 582/993, de 23 de diciembre de 1993".".

Se eliminaría la palabra "Asimismo", con la que comenzaba el segundo inciso, que empezaría diciendo "Se declara que aquellos ciudadanos uruguayos naturales (...)"; el resto quedaría igual.

(Diálogos)

SEÑOR ASTI.- Creo que estamos perdiendo de vista la historia de este proyecto.

Se había establecido por ley la exoneración tributaria; después nos dimos cuenta de que no habíamos levantado la prohibición de introducir vehículos usados. En el Decreto no se habla nada acerca de la exoneración porque esta ya está decretada por ley, pero como sigue vigente la prohibición pretendemos levantarla con la aprobación de este proyecto. Ahora bien, cuando analizamos el levantamiento de la prohibición advertimos que si la planteábamos en forma genérica se presentarían ciertos problemas, porque todos sabemos que los uruguayos somos bastante proclives a utilizar las normas legales con fines distintos a aquellos para los que se pensaron. Por eso la consulta al Ministerio de Industria, Energía y Minería, que entendió que era conveniente mantener en la norma legal lo que ya disponía el decreto del año 1993 que el Gobierno del doctor Lacalle había estipulado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se está consultando por lo que establece el inciso segundo del proyecto, donde se declara que aquellos ciudadanos uruguayos, naturales o legales que hubieran iniciado el trámite de solicitud para introducir un vehículo al país amparado y hubieran cumplido todos los extremos requeridos, no quedan comprendidos en la prohibición del artículo 1º de la citada ley. ¿Cuál es la duda?

SEÑOR ASTI.- El problema es si alguien prevé introducir más de un vehículo, pero creo que la exoneración era solo para uno.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Como es una duda grave, proponemos que se trate el tema en los primeros días de la semana próxima.

SEÑOR ASTI.- Vuelvo a repetir: soy partidario de que lo analicemos bien porque, al introducir en una norma legal lo establecido en un decreto, podemos tener problemas.

También hay que tener en cuenta que lo que se exoneraba era un vehículo, pero la prohibición puede levantarse para más de un vehículo, aunque se exonere uno solo; eso es lo que tenemos que estudiar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, dejaríamos el tema para ser tratado en el primer lugar del orden del día de la próxima sesión.

Se levanta la reunión.